



ÅNGBÅTEN Årg 48 • Nr 4 2012 • 147

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamr, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20

ingvar.kronhamr@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@berth.se

Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Frogattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2013 är 200 kronor.

Adressändringar meddelas till Kerstin Lööf, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70

e-post: medlemogister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2012. Miljömärkt Trycksak 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2013 är 200 kr. Plussgivet 62 16 06-3, bankgirot 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@stena.com

Vice ordförande: Björn Irwin, tel 031-55 17 45, bjorn.irwin@maritimas.se

Sekreterare: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@heltersson.se

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlsedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlsedt.com

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLAN har under seglättnings säsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinterupplägging vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

tel/fax 031-68 25 82, claes@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från Björklaget vid Residenbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verne, tel 0706-59 50 60.

Innehåll Ångbåten 147

Försalongen	2	Ångaren NORDRE ÄLF på Nordre älv	18
Vi är unika	3	Rensfabriken – årets industriminne	19
Ångbåtsfunderingar Souvenirer	4	FRAMMIGS – nybyggd färja	20
Årsmötet 2012 Nya medlemmar	5	KYSTEN åter i Tansberg	21
Fartygsforum 2012	6	Båtar runt omkring	22
Stora arbeten ombord i BOHUSLAN	7	STENA DANICA vid Stenpiren	23
Aktuellt från FÄRJAN 4	10	Jagatpropellrar	24
Resenärerna gillar FÄRJAN 4	12	Inbyggd av akterdäcket	25
En riktig entreprenör	13	Aktorsalongen	26
Marstrandbolaget del 17 GAY VIKING	14	Aktorspegeln	28

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 147!

När *Ångbåten* ligger ut ligger Sällskapet Ångbåten, ångaren BOHUSLAN eller FÄRJAN 4. Men snart ligger de båda i sina vinterkvarter, BOHUSLAN vid Skeppsbron och färjan på sin vanliga plats vid Ringön.

Som vanligt har redaktionen – mot all förmodan – lyckats att än en gång få ihop en innehållsrik tidning vars innehåll vi hoppas skall tillfredsställa våra läsare.

Vi som arbetar med medlems-tidningen ser fram mot fortsatt samarbete med läsekretsen och väntar ivrigt på e-mail och brevlades korrespondens.

Det är alltid lika trevligt att höra av er. Rota i byråldor och i minnets labrynter och låt oss hjälpas åt att bevara traditionerna från ångbåtstrafiken!

Trevlig läsning!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik. Till *Ångbåten* Nr 1 2013 (148) vill vi ha manus senast 11 februari 2013.

Omslaget

Ångaren BOHUSLAN på väg norröver strömmar om Stångebucund vid Lysekil. Öarna om havet är Skällholmarna och Svartskär. Just här börjar den röda graniten.
Foto Bo Starmark

Ångbåten Nr 4 2012

Vi är unika

Det är väl ingenting konstigt med Sällskapet Ångbåten, ångaren BOHUSLAN eller FÄRJAN 4? "Alla" har ju sett dem genom åren. "Alla" har äkt med dem, läst i tidningarna om dem, så inte är väl det något märkvärdigt.

"Hela stan" vet ju också att alla jobbar helt frivilligt och ideellt där, men det förekommer ju överallt i Göteborg och det ju klart att man måste gynna dem så gott man kan.

Så går pratet sannolikt här och var. Snart har vi hållit på i 50 år. Vi som för länge sedan sa att om vi – mot alla odds skulle kunna hålla på i tio år, ja då, då skulle vi fara.

Sedan gick det av bara farten. I Göteborg, på Marstrand, längs kusten norröver, i Lysekil, Gravarne, Hunnebostrand och i Strömstad blev ångaren BOHUSLAN en vanlig syn. Överallt hälsad med vinkningar och leenden, kanske inte just i Älbrektsunds kanal eller Sotekanalen, där det plötsligt kunde bli väldigt trångt, men...

Vi är unika. Två levande kulturarv har i decennier kunnat hållas i drift tack vare stora insatser av hängivna kvinnor och män. Fartyg som visar hur trafiken längs Bohuslans kust och i Göteborgs hamn bedrevs förr i tiden.

I behagligt tempo går det att färdas i Göteborgs skärgård under sommarens onsdagskvällar och kanske äta en stor räksmörgås gjord ombord och dricka ett glas gott vin därtill.

Att från en snart hundraårig ångares däck går det sommartid att uppleva hur det kunde vara att färdas sjövägen



Både Paul Johansson och plåten från *BOHUSLAN* rökupptag är unika, var och en på sitt sätt. Och inte lätta att ersätta! Foto Bo Starmark

till Marstrand, Skärhamn, Mollösund, Gullholmen, Lysekil, Gravarne och Hunnebostrand.

Till detta kan en god middag intas samtidigt som landskapets marina skönhet glider förbi utanför salongernas fönster.

Hängivenhet, ideellt arbete, ångmaskinerier, föreningsarbete, städning och underhåll – allt detta är dessvärre inte gratis. Som framgår i en artikel längre fram i "Ångbåten", ligger BOHUSLAN alltså kvar vid Götensius varv på Ringön.

Stora arbeten måste göras på väsentliga detaljer ombord. Även om vårt klämmiga Vintergång presterar underverk, blir det utgifter framöver.

Vår stränga – mycket stränga – Kassa har höjt ett varningens finger. Nu måste priserna höjas! Våra priser har varit för låga för att täcka våra kostnader. Så räkna med några tiars höjningar kommande säsong.

Som den käre läsaren förstår är det vår brännolja, som med raska skutt klättrat uppåt på prishöjningarnas steg, som är en stor böv i sammanhanget.

Och Du, käre medlem, kan också bidra på ditt eget sätt: Hjälpa till att sprida våra turlistor överallt! Hämta dem ombord till varen.

Berätta för vänner och bekanta om vår verksamhet. Berätta om kamratskapet och andan ombord. Om glädjen att färdas på gamla välhållna fartyg drivna dels på kol och ofta dels på ideellt arbete av människor, som hållit på i snart 50 år och som tänker fortsätta åren framöver.

Berätta om ångmaskinerierna, om salongerna, om maten, om att färdas med FÄRJAN 4 längs hamnens alla okända prång, om landskapet Bohuslans kala havsomsplade skönhet. Och om oss – säregna typer, som trivs ombord i fartygen och i Sällskapet Ångbåten.

Vi är nämligen unika!

BO STARMARK

Ångbåtsfunderingar

I *Ångbåten* Nr 1 2012 (144) undrade jag om det lönar sig att försöka påverka politiker och myndigheter.

Då hade företrädarna för det flytande kulturarvet i en skrivelse till kulturministern efterlyst större förståelse för de historiska fartygen och bett om en utredning om värdet av det flytande kulturarvet och hur dess brukande och bevarande skall värnas.

I en skrivelse till Näringsdepartementet framhöll företrädare för de historiska passagerarfartygen önskvärda förändringar gällande fartområden, behörigheter och tillsynsavgifter.

Jag nämnde även regeringens regleringsbrev till Transportstyrelsen, beträffande tillsynsavgifterna för ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden.

Ännu en skrivelse har tillställts Kulturdepartementet, Näringsdepartementet och Transportstyrelsen. I denna skrivelse påpekas de senaste årens kostnadsutveckling och regelförändringar när det gäller Transportstyrelsens behandling av de transporthistoriska museerna: traditionella segelfartyg, ångfartyg, veteranflyg, museijärnvägar och motorhistoriska museer.

Transportstyrelsens generaldirektör välkomnar i sitt svar på skrivelsen en dialog om regelverken och klargör principerna för de avgifter som myndigheten tar ut från kunderna.

Verksamheten skall finansieras genom avgifter och subventioner måste därför ske med skattemedel. I årets budgetproposition medger regeringen att tillsynsavgifterna för 2013 inte höjs för museijärnvägarna och att de kostnader

som Transportstyrelsen hade tänkt täcka med nya avgifter istället får täckas med befintliga anslag (skattemedel).

Transportstyrelsen kommer i sin slutrapport att behandla alla trafikslag men konstaterar att det är svårt att finansiera all kulturhistorisk verksamhet inom befintliga anslag.

Slutligen delar generaldirektören uppfattningen att aktörerna inom kulturhistorisk verksamhet bör vara naturliga remissinstanser i frågor som rör deras verksamhet.

Vi konstaterar att Museibanornas Riksorganisation och Järnvägshistoriska Riksförbundet lyckats i sin vällovliga lobbyverksamhet och att vi på den maritima sidan inte varit tillräckligt synliga. Samarbete ger resultat!

INGVAR KRÖNHAMN

Årsmötet 2012

Sällskapets årsmöte ägde rum lördagen 27 oktober i Sjömanskyrkan vid Stigbergstorget. Mötet var välbesökt.

Mötet inleddes med samling kring kaffe, te och smörgåsar.

Mötet öppnades av Sällskapets ordförande Kim Forssblad som även ledde årsmötetsförhandlingarna.

Efter fastställande av verksamhetsberättelse och bokslut upplästes revisorernas berättelse varefter styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Efter förslag från styrelsen till höjning av medlemsavgiften för 2013 fastställdes denna till 200 kronor.

Valberedningens förslag till styrelse antogs av årsmötet. Styrelsen har därmed följande sammansättning:

Ordförande: Kim Forssblad

Vice ordförande: Björn Irwert
Sekreterare: Eva Helmersson
Vice sekreterare: Mattias Jarlstedt
Kassör: Roland Lindberg
Vice kassör: Kerstin Lod
Ledamot: Staffan Backman
Ledamot: Bert Johansson
Ledamot: Conny Jansson
Suppleant: Christina Melin
Suppleant: Jerker Paulusson

Representanter för Ångbåten ekonomisk förening och valda av den:

Ledamot: Agneta Eriksson
Ledamot: Johan Jahnberg.

Revisorer och suppleanter:

Revisor: Roger Mattsson
Revisor: Lars-Ola Jäxvik
Revisorssuppl: Margareta Boman
Revisorssuppl: Gunnar Bonander

Valberedningen består av:
Annika Holm, sammankallande
Stellan Rietz
Bo Starmark

Avgående ledamöter, Björn Persson och Mats Demker, avtäckades med blommor, liksom adjungerade Charles S. de Serves. Även Staffan Backman fick blommor för en väl genomförd avslutningsfest för de aktiva medlemmarna.

Så avslutades årsmötet 2012 varefter den nya styrelsen konstituerades enligt ovan vid ett första styrelsemöte.

Efter mötet hade deltagarna möjlighet att utan kostnad följa med på Historisk hamntur med FARJAN 4, som denna dag gjorde ett extra anlop av Fiskhamnen.

BO STARMARK

Kepsar och pins!

Stöd gärna vår verksamhet genom att köpa några av våra souvenirer!

Våra pins kostar 20 kronor styck plus 5 kronor porto (för 1 till 10).

Kepsarna kostar 100 kronor styck plus 15 kronor i porto och emballage per styck. Kepsarna finns i rött, marinblått och mellanblått.

Beställer gör man enklast genom att sätta in beloppet på Sällskapets plusgiro 62 16 06-3 eller bankgiro 673-68 62.

Uppge namn och adress vid beställningen



Ångbåten Nr 4 2012

Nya medlemmar!

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna i Sällskapet Ångbåten. Vi hoppas få se er ombord i våra ångare!

Silva Beckler, Mölndal
Tommy Beckler, Mölndal
Richard Hellsten, Göteborg
Anne-Marie Johansson, Göteborg
Mats Johansson, Göteborg
Bengt Lindfors, Torstana
Anders Nilsson, Varberg
Sven Sandgren, Kungsbacka
Johan Ström, Ljungskile
Klas Wallin, Västra Frölunda

Ångbåten Nr 4 2012

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR
ÖNSKAR SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN



Fartygsforum 2012

Årets Fartygsforum hölls i Göteborg, i Klubb Maritims lokaler lördagen 13 oktober och på Sjöfartsmuseet Akvariet söndagen 14 oktober.

Fartygsforum är ju en mötesplats för dem som brukar och bevarar historiska fartyg, liksom en möjlighet att träffa företrädare för de myndigheter som berör verksamheten.

Denna gång kom Transportstyrelsens Erik Eklund från Sjö- och luftfartsavdelningen för att presentera myndighetens organisation och uppdrag. Som bekant lyder sedan 2009 Sjöfartsspektionen under Transportstyrelsen.

En betydande höjning av tillsynstaxorna har skett under senare år på grund av att Transportstyrelsens verksamhet är avgiftsfinansierad.

Till skillnad från den tidigare taxan blir det från 2013 en fast årlig avgift. Hårtill kommer debiteringar för vissa, tillfälliga, förrättningar.

Av regeringens regleringsbrev för 2012 framgår bland annat att Transportstyrelsen skall undersöka möjligheterna till subventionering av tillsynstaxorna för ideella aktörer som förvaltar kulturhistoriska värden och hur en sådan subventionering skall finansieras.

Subventioneringen skall vara lika för de olika trafikslagen. Bedömningen av kulturhistoriska värden skall inte göras av Transportstyrelsen. Uppdraget skall redovisas senast 1 mars 2013.

Torsten Nilsson, Arbetets Museum, ansåg att hänsyn bör tas till föreningarnas omsättning.

Eftersom certifikat krävs för traditi-

onsfartyg är det enbart k-märkta traditionsfartyg som kan komma ifråga för eventuell subventionering.

Transportstyrelsen arbetar vidare med regelförenklningar och minskning av administrativa bördor för kunderna. Tillsynsarbetet kommer att bli mera riskbaserat med funktions- och mål-baserade föreskrifter. Transportstyrelsen genomgår en systemförändring!

Det pågår en revidering av EU:s passagerarfartygsdirektiv liksom av ett direktiv om inre vattenvägar. I samband med detta vill Transportstyrelsen göra nya mätningar för eventuell justering av gränserna mellan E- och D-områden.

Erik Eklund rekommenderade intresserade att besöka Transportstyrelsens hemsida under Sjöfart. Ställ frågor, lämna synpunkter eller information. Det gäller både organisationer och privatpersoner!

Så följde information från de maritima föreningarna om de skrivelser som lämnats till departement och myndigheter. Om detta står mera under "Ångbåtsfunderingar" på annan plats i detta nummer av *Ångbåten*.

Clas Wollentz hade deltagit i det årliga samarbetet Nordisk Fartygsbevarande och redogjorde för de statliga ekonomiska stöden för fartygsbevarande i de olika länderna. I varje land anser man att grannländerna är bättre på stöd än det egna landet.

I Sverige styrs det statliga stödet genom SFS 2011:1565. För närvarande är stödet för fartyg en miljon kronor från Statens maritima museer. Från Riks-

antikvarieämbetet är stödet till Arbetslivsmuseer sex miljoner. Av dessa gick 2012 1,3 miljoner till fartyg.

Lördagen avslutades med gemensam middag på egen bekostnad.

Fartygsforum fortsatte på söndagen på Sjöfartsmuseet-Akvariet i Göteborg. Museichefen Anna Rosenblad hälsade välkomna och presenterade verksamheten. Deltagarna inbjöds till guidad rundvandring i den nya utställning, "Stad längs vattnet".

Bengt Johansson, Utbildningsrederi AB, redogjorde för samarbetet med föreningen för skonaren ISOLDA och Arbetsförmedlingen. I projektet maritim kunskap och fartygsunderhåll sysselsätts människor i jobb- och utvecklingsgarantin med hjälp av anställda handledare.

Rederichefen i Rederi AB Göta Kanal, Håkan Gullberg, presenterade rederiet och de tre passagerarfartygen JUNO, WILHELM THAM och DIANA. Under de senaste 10 åren har rederiet investerat 50 miljoner. Renoveringen av DIANA gick på 10 miljoner kronor.

Man har cirka 3000 resenärer om året. En tredjedel av omsättningen är lönekostnader. Rederiet betalar 1 miljon kronor per år i kanalavgifter.

Många resenärer har rest på andra kanaler och med andra fartyg. Ytterst få kommer tillbaka. De flesta resenärerna är svenskar, engelsmän och tyskar, inte så många amerikaner.

Fartygsforum 2013 kommer att hållas 12-13 oktober. Plats meddelas senare.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångbåten Nr 4 2012

Stora arbeten ombord i BOHUSLÄN



Plåten i röskuptaget från ångpannan i BOHUSLÄN var genomfrätt av svarvel och vatten. Det var med all sannolikhet orsaken till sommarens problem med eldningsen och därmed svårigheten att hålla tryck och fart. Jämför med bilden på sidan 3! Foto Bo Starmark.

I somras hade vi i slutet av säsongen problem med ångpannans brännare. Centerbrännaren fungerade hjälpligt medan styrbords och babords brännare ständigt krånglade. An släcknade de, än dågnade de på och slungade ut långa eldslägor genom fyrningshälen, än "skenade" de under stort dån.

Det är givet att arbetet i maskinrummet blev svårt och tungt. När brännarna krånglade, blev det svårt att hålla trycket i ångpannan, så farten sjönk till 8 knop.

Två till synes obetydliga och till en början inte observerade fakta fanns.

Ångbåten Nr 4 2012.

För det första krånglade inte oljebriannarna förrän efter ungefär en timmas gång. För det andra märkte några matrosar att skorstenen var ovanligt varm på utsidan. Det kändes när bolagsflaggan skulle halva och avgående vorgångare gick ut på soltaket för att göra det. Värmen från skorstenen var påfallande.

Omedelbart efter säsongens slut förhållade BOHUSLÄN till Gotenius varv för den sedvanliga avrustningen och övertäckningen inför vintern. De här arbetena tar åtskillig tid trots att vi får använda varvets utrustning.

Hela fartyget skall täckas: hela kommandobryggan skall svepas in, de övre däckerna skall "draperas" med sina presenningar och skorstenen förses med kapell. Arbetena försvarades i hög grad av det dåliga vädret. Det blåste hårt längs Göta Älv och det regnade ymnigt. Efter täckningen var det meningen att förhåla ångaren till Skeppsbron.

En makaber upptäckt

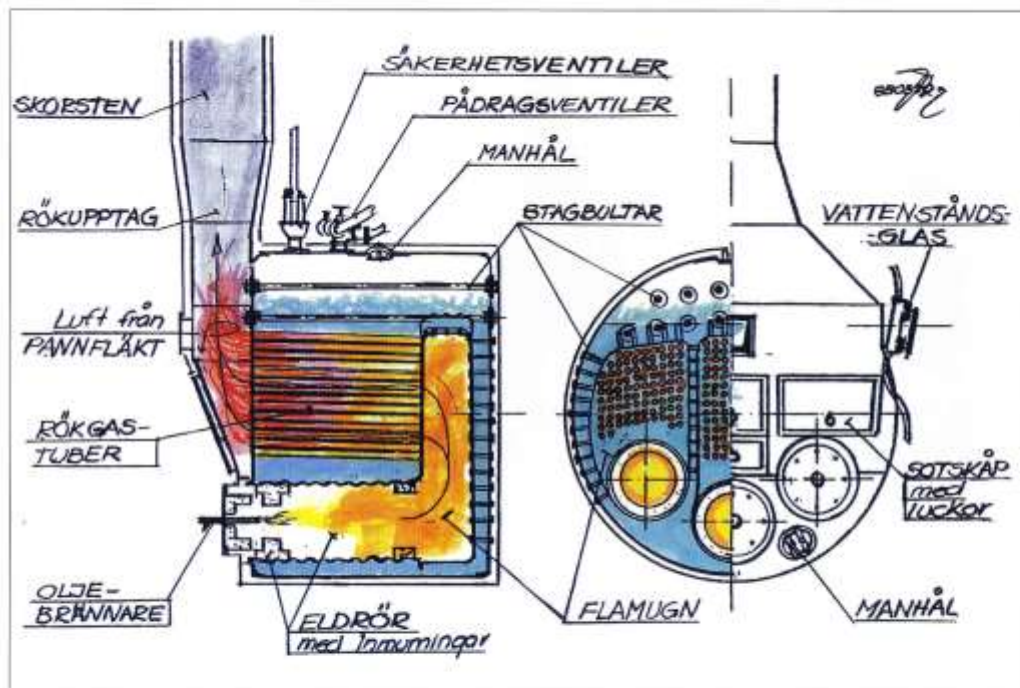
Medan täckningsarbetena pågick, höll Maskin på med sitt till synes obösliga arbete med att klara ut vad som orsakade krånglet med brännarna.

Mängder av teorier framfördes. Kunde det vara fel på brännoljan? Flampunkten? Viskositeten? Eller var lufttillförseln felaktigt? Fick brännarna för mycket olja och för lite luft? Felaktigt primärdrag? Eller sekundärdrag? Kanske var det helt enkelt något hinder som en kvarglömd trasselsudd i något av rören från fläkten?

Maskingänget monterade ner alla tre brännarna och undersökte dem i detalj. Visst fanns det mindre saker att rätta till men inte av den karaktären att två brännare ständigt krånglade efter ungefär en timmes gång då hela anläggningen blivit ordentligt varm.

Köksspisens skorsten mynnar ut i den stora skorstenen några meter upp. Den måste självklart ses över med jämna intervaller. Nu skulle detta rörs stötning förnyas. Ett svårartkomligt och ganska bökgigt jobb.

Eftersom varvet har en större lyftkran gick man ner med en korg uppifrån i skorstenen och började med arbetena



På Bengt Flietsbergs utmärkta skiss av ångpannan i ångaren BOHUSLÄN ser man hur rökgaserna från tuberna samlas i rökupptaget innan de går upp i skorstenen.

Till vänster längs sidan genom ångpannan. Blått är vatten. Till höger är ångpannan delad i centerlinjen, vänstra delen är ett snitt genom pannan med tuber och eldrör, högra delen visar fronten mot maskinrummet.

med svetsning och kapning. Vid sådana arbeten blir det ju åtskilliga gnistor åt alla håll.

Nere i maskinrummet hade man nu öppnat sotskåpen så att alla tuber syntes. Om man sträckte in huvudet kunde blicken riktas uppåt. Normalt finns här en liten springa till stor nytta för vaktens eldare, som genom springan kan se om det är någon rökutveckling från brännarna.

Med bestörtning upptäckte man nu, att hela gnistregnet från arbetena med kökskorstenen var helt synligt nere från maskinrummet! Detta ska verkligen inte vara möjligt. Vad hade skett?

Helt sönderfrätta

Pannan kan liknas vid en stor burk. Värmen från de tre brännarna går föröver genom de tre flamugnarna. På förkant i pannan går så värmen akteröver genom alla tuberna och sedan upp genom sotskåpen och vidare upp i skorstenen.

Här, där sotskåpen övergår i innerskorstenen, finns en konformad konstruktion, som var sammannitad. Ovanpå denna fortsätter så innerskorstenen, som är omgiven av den svartmålade ytterskorstenen. Inför häpnad blickar visade sig den nitade "tratten" vara helt genomfrätt. Decimeterstora hål gapade i den ursprungligen ganska tjocka plåten. På sina håll var plåten lövunn.

Hur hade detta kunnat ske? Sannolikt har denna plåtkonstruktion suttit på plats sedan 1914. Det gedigna utförandet med nitning och konstruktion tyder

på detta. Fram till 1951 var BOHUSLÄN koleddad.

Fram till för några få år sedan, eldades BOHUSLÄN med svavelhaltig olja. Ibland kunde ångaren ligga upplagd med kall panna, kanske vid varvsbesök eller vid vinteruppläggning. Kanske var man tidigare inte så noga med att täcka över skorstenen så fort pannan var kall. Det kunde då regna ner i den. Regnet blandades med det svavelhaltiga sotet varvid svavelsyra bildades. Nu sköts ångaren väl men genom åren frättes plåten upp alltmer och till sist föll bitar bort. Numera eldar vi med svavelfri brännolja.

Följande tankegång kanske är möjlig: När alla tre brännarna tänds strax före avgång, är hela rökupptaget och innerskorstenen inte helt uppvärmda. Rökgaserna kan då fritt gå upp i skorstenen.

Efter en stunds gång, när BOHUSLÄN har kommit ungefär till Skalkorgarna, är hela anläggningen ordentligt varm samtidigt som man eldar på för fullt. Rökgaserna går ut genom alla uppfrätta hål samtidigt som endast centerbrännarens avgaser har lättare att ta sig upp.

Sidobrännarna hamnar i varierande förhållanden: antingen fri väg för avgaserna eller ingen alls. Förenklat skulle man kunna säga att det är som om man ständigt öppnar och stänger ett spjäll till en spis eller kamin under eldning.

Nu pågår arbetet för fullt att konstruera en ny "tratt" till upptaget. I dagens läge finns nog ingen som kan sitta inne i skorstenen och nita. Det blir ett svetsat

utförande. Vårt kunniga maskinfolk gör jobbet med viss hjälp från varvet. Men utan Götensius' faciliteter skulle det bli svårt att utföra arbetena.

Medan vi ändå var på gång

vidtog en del andra arbeten på pannan. Till pannan leder några rör: ett för bottenblåsning (det man tömmer pannan med) och två till vattenståndsglasen. Dessutom finns givetvis anslutning för matarvatten.

Bottenblåsningens anslutning i fartygets bottenplåt var i mindre gott skick. Det är i sig inte problematiskt att byta det men utrymmet mellan ångpannan och fartygsplåten är endast omkring två decimeter. De övriga anslutningarna är förmodligen inte från 1914 men bör bytas ut.

De här anslutningarna är inte vilka rör som helst. Godset ska kontrolleras, provtryckas och kontrollstämplas.

Då infinner sig nästa fråga. Sannolikt måste vi docka BOHUSLÄN. Det är lättare att göra bytet utifrån när hon ligger i docka. Ska vi göra det i nuläget och samtidigt göra nödvändiga "vårarbeten"? Och hur ser det ut på våren? Har folk annat att syssla med då?

2013 seglar ångaren BOHUSLÄN ut på sin hundra sommar.

2014 fyller ångaren 100 år.

2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år

I Sällskapet Ångbåten är vi aldrig, aldrig sysslolösa!

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra rapporten skrevs i slutet av augusti har FÄRJAN 4 avverkat resten av seglationssäsongen och har därefter varit dockad på Gotenius Varv för besiktning och målning.

Rekordmånga gångdagar

Årets seglationssäsong startade med provtur den 20 april och avslutades efter drygt sex månader med sista turen den 27 oktober.

Färjan har haft 39 gångdagar och utfört 29 beställningsturer samt nio hamrundurer för allmänheten på lördagar under hösten. Dessutom har färjan kört korta rundturer under den andra av Klippandagarna.

Hamrundturena

Höstens traditionella hamrundurer på lördagar fick ett förnyat upplägg genom att turena utgick från Eriksberg kl. 13.15. I medeltal var det 17 påstigande vid Eriksberg och 29 vid Residensbron så vi får betrakta upplägget som lyckat. Inför nästa säsong kommer vi att senarelägga avgången från Eriksberg till 13.30, eller möjligen 13.35 för att passa guidens ankomst med ÄLVSNABBEN från Klippan.

Sista hamrundturen den 27 oktober anlöpte Fiskharven efter Eriksberg för att deltagarna på Sällskapet Ångbåtens årsmöte skulle ha möjlighet att följa med på turen.

På kvällen hade färjans besättningar och funktionärer den traditionella avslutningsfesten ombord, vilket avslutades med att pannan blåstes som extra



FÄRJAN 4 med nymålat skrov i Gotenius lilla flytlocka. Närmast i bild aktern med rodret ställt för gång framåt. Vid höggång svängs båda rodröven 180 grader. Foto Per Ahlqvist 24 november 2012

markering på att årets sista tur hade avslutats.

Varvsbesöket

I början av november avrustades färjan inför vinteruppehållet. Båda kolboxarna tömdes på sitt innehåll som förberedelse för det planerade varvsbesöket på Gotenius Varv för genomförande av Transportstyrelsens mellanbesiktning av färjan.

Färjan har femåriga certifikat som kräver mellanbesiktning efter halva tiden för att behålla giltigheten. Dockning

skedde med hjälp av den alltid lika skicklige dockmästaren, tillika bogsersepparen, Louis Aldén med varvets lilla bogserare GOTTE den 13 november.

Efter dockningen högttryckstvättades skrovet inför besiktning och efterföljande målning såväl under som över vattenlinjen. Skrovet får anses vara väl bevarat och FÄRJAN 4 är ett av få äldre K-märkta fartyg som fortfarande har alla bordläggningsplåtar nitade på spant. Ett förfaringsätt som använts på färjan även vid de plåtbyten som genomförts under de nära 40 år vi haft färjan i vår vård.

Ångbåten Nr 4 2012



Ångbåten Nr 4 2012

Kolboxarna undersökta

Inför årets varvsbesök hade vi beslutat att det var dags för närmare undersökning av kolboxarna. Att ha kol som ligger direkt mot bordläggningen är inte helt lyckat eftersom svavlet i kolet vill tära på plåten. Även om kolboxarna kan tryckas små så rymmer båda tillsammans 90 hl.

Varvet fick i uppdrag att vattenblåstra kolboxarna med 300 bars tryck för att få bort gammal förg och rost. Därefter mättes bordläggningens plåttjocklek med hjälp av ultraljud. Det konstaterades att bordläggningen höll sig inom godkända marginaler och något plåtbyte av bordläggningen blev därför inte aktuellt.

I styrbords kolbox behövde dock två spant styckas i med vardera en ny bit plåt och kolboxskottet mot pannans utrymme behövde förnyas i nederkant i större delen av längden. Kolboxarna har därefter målats tre gånger med Jotamastic för att få tillräckligt skyddande färglager som vi hoppas skall stå sig i många år framåt.

Bottenventilerna har varit isärtagna för besiktning och renovering. För övrigt har kölar i maskinrum och pikar slamsugits så att de är så rena som möjligt.

GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Babords nymålad kolbox.

Nedre bilden: Christer Eliasson i renoveringsstegen på isblåsningsventilen till bottenintaget.

Foton: Per Ahlqvist 26 november 2012

Resenärerna gillar FÄRJAN 4!

För att om möjligt hitta den mest optimala marknadsföringen för de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 bad vi våra resenärer på några resor under hösten att svara på en enkät. Resultatet visar på att väldigt många av resenärerna gillar upplägget.

Under lördagarna i september och oktober gör vi åtta till nio historiska hamnturer. Varför antalet passagerare fluktuerar mellan turerna förblir ett mysterium. Konkurrerar vi med andra aktörer om samma kategori passagerare? En intressant fråga!

De historiska hamnturerna lockade i år totalt 414 passagerare. Nytt för i år var att turerna utgår från Eriksberg. Färjan går därefter till Residensbron för att hämta ytterligare passagerare.

Enkäten företogs under fyra av de nio hamnturerna. 86 resenärer besvarade enkäten vilket motsvarar 21 % av totala antalet passagerare.

Resultat av enkäten

37 % av resenärerna gick ombord vid Eriksberg. Huruvida detta är bestående återstår att se men gennsaret på denna innovation är glädjande.

Hur hade då resenärerna hittat till de historiska hamnturerna? Hela 44 % uppmärksammade turen genom annons i Göteborgs-Posten. 20 % hade fått reda på turen genom bekanta, 14 % hänvisade till den tryckta turlistan för året och lika många till Internet.

99 % ansåg att tidpunkten för hamnturen passar dem. Lika många ansåg att priset för hamnturen är lagom. 94 % var



De historiska hamnturerna gör uppehåll på Lindholmen eller vid Klippan. Här ser vi FÄRJAN 4 vid Klippan med Novotel i bakgrunden. Foto Gunnar Söderberg

nöjda med guidningen och 84 % fann promenaden iland lagom lång. 99 % ansåg sig kunna rekommendera hamnturen för andra.

83 % kände till att besättningen ombord i FÄRJAN 4 arbetar ideellt och 28 % att man själv kan få arbeta ombord. 54 % visste att ångaren BOHUSLÄN ingår i rederiet och att besättningen på FÄRJAN 4 till stora delar även tjänstgör på den. 43 % visste att man kan hyra färjan för egna arrangemang.

Hälften av resenärerna var över 60 år, 31 % mellan 40 och 60 och 14 % mellan

25 och 40. Endast tre resenärer var yngre!

Vad lär vi oss då av detta? Annonsen i GP är nödvändig tillsammans med marknadsföringen på hemsidorna för Sällskapet Ångbåten och Sjöfartsmuseet Aloväret.

Vi skall inte bortse från det personliga bemötandet. Nöjda passagerare rekommenderar turerna för vänner och bekanta!

Våra resenärer verkar vara nöjda med hamnturerna. Var och en av oss kan vi förmå vänner och bekanta att följa med på den klassiska hamnturen!

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2012

En riktig entreprenör

"Vid den här tiden, om inte förr, stod det klart att Sverige inte är någon sjöfartsnation. En storlagen industrialisation, beredd att gå in med ofattbart omfattande stöd till en varvsindustri i fritt fall men aldrig till sjöfarten som sådan."

"Sjöfarten har aldrig riktigt fått status som en självständig och värdekapande näring i Sverige. Det politiska intresset har varit begränsat till produktionen av fartygen och till sjöfartens roll som transportör av industrivaror. Men inte ens där har sjöfarten varit lika politiskt ombudlad som bilar och tåg."

"Skillnaden mot till exempel vårt grannland Norge är enorm."

Denna beska salva står att läsa på sidan 127 i den nyutkomna boken "Att kunna ta en storm" i vilken Folke Patriksson från Skärhamn berättar om sitt händelserika liv, alltifrån barndomen i Skärhamn till ordförande i Sveriges Redareförening och Sjöredningssällskapet och hyllad med kunglig medalj. Han har berättat för Ulla Linton, som på ett utomordentligt sätt återgivit berättelsen. Hennes lätta, vackra svenska gör boken till ett nöje att läsa.

Folke börjar sin sjöfartsbana ombord i faderns tremastade skonare WANDIA som kockjungen tillsammans med kusinen Göte. Så följer studier på navigationsskolan i Göteborg, där han först avlägger skepparexamen och senare också sjökaptensexamen. 1963 köps det första egna fartyget, SANDON. Så följer en rad fartyg. 1976 gick Folke i land och blev sin egen redare.

Ångbåten Nr 4 2012



Rederiet blev allt större med allt fler fartyg seglande *worldwide*. Sjöfartens kris på trettioalet efter oljekrisen beskrivs med inlevelse. I Skärhamn lyckades man rida ut krisen.

Ett stort utrymme ägnas samarbetet med Lennart Bylock och den efterföljande børsintroduceringen av rederiet. Intressant är skildringen av de nybyggda fartygen som är såväl isbrytare som ankarhanterare vid oljeriggarna och annan offshoreverksamhet.

Med beundran skildras kunniga entreprenörer som Christer Ericsson med Consafe och bröderna Johansson från Tjörn, lysande företagare som vågade satsa på något nytt. I samband härmed medger Folke att den djärva gåpölarandan kan ha sina sidor: man kan frestas spänna bågen för hårt med åtföljande konkurser

där de så kallade förstäsiggämnarnas dom alltid är hård och hänsynslös.

Skillnaden mellan succé och fiasko kan stundtals vara minimal, framhåller Folke Patriksson.

Man blir glad över att det finns djärva människor som Folke Patriksson, som aldrig ger upp utan ständigt finner nya och annorlunda utvägar till framgång. Problemet är till för att lösas.

Familjen betyder mycket. Med tillgivenhet och värme skildras hustrun och döttrarna liksom familjens båtar och utfärder i skärgården. Markant är också kärleken till Tjörn och Bohuslän.

Boken är väl illustrerad, inbunden och på 303 sidor. Den är utgiven på Breakwater Publishing AB. Priset är 230 kronor, porto tillkommer. Boken kan beställas hos förlaget, telefon 031 - 722 74 80.

E-postadress är info@breakwater.se

Boken är en självklar julklapp till alla framtblickande!

BO STARMARK

Med åren har jag blivit mer medveten och mer mån om att behålla min dialekt. Kanske har min bohuslänska blivit något slags gimnick i andras öron, det må så vara, men den är på riktigt. Det är en del av mig, så enkelt är det. Jag inser att den faktiskt bidrar till min trovärdighet, i vilka kretsar jag än rör mig. Och den passar väldigt bra till sjöfart.

FOLKE PATRIKSSON

Marstrandsbolaget del 17 – GAY VIKING



Gay Viking på utfärd från Karlstad under en kryssning runt Vänern i oktober 1952.
Foto C.G. Nyström

Marstrands Rederi AB övertog det gamla ångbåtsbolagets fartyg på nyåret 1951. De nya ågarna var fast övertygade om att kunna fortsätta kusttrafiken med oförändrad volym. Den förlustbringande vintertrafiken skulle kompenseras med en omfattande och inkomstbringande sommartrafik.

Ångarna Sit Erik, Lysekil, och Albrektsund motoriserades medan Westkusten, Marstrand och Bohuslän fick behålla sina ångmaskiner. Bohuslän försågs med oljeledning. Våren 1952 motoriserades även Tjörn.

För turisttrafiken mellan Göteborg och Marstrand beställdes den snabb-

gående MARSTRANDSJORDEN som behandlades i förra numret av *Ångbåten*. På grund av leveransföreningen var den i trafik bara några veckor sommaren 1951 för Marstrands Rederi AB.

Redan samma höst sattes MARSTRANDSJORDEN i Öresundstrafik där den blev kvar även sommaren 1952. För

sommaren 1952 behövde nu Marstrandsbolaget ett annat fartyg, helst snabbgående, för trafiken mellan Göteborg och Marstrand.

MGB 503

Det blev ett fartyg med ett annorlunda förfluter. Det byggdes 1942 vid Camper and Nicholsons varv i Gosport nära Southampton i Storbritannien. Fartyget ingick i en serie motorkanonbåtar som byggdes för Royal Navy. Fem av dessa byggdes om till blockadbrytare för den så kallade kullagertrafiken mellan Sverige och Storbritannien.

Skroven hade dubbel, diagonal bordläggning av mahogny på stålpann. Fartygen hade vardera tre dieselmotorer om totalt 1200 hästkrafter vid 1300 varv per minut.

Fartygens längd var 118 fot (36 meter), bredden 18 fot (5,50 m) och djupgåendet 5 fot (1,53 m).

Enligt senare svenskt måtbrev var den invändiga längden 35,42 meter och bredden på bordläggning 5,83 m. Mallade djupet var 3,30 m.

Det av fartygen som senare skulle gå i trafik för Marstrandsbolaget sommaren 1952 byggdes emellertid inte om till blockadbrytare utan tjänstgjorde under återstoden av andra världskriget som MGB 503, senare MGB 2003.

Efter att ha överlevt kriget överlämnades fartyget 1946 till Island för att tjänstgöra som fiskebevakningsfartyg under namnet BRAGI. Efter återlämnandet 1947 utbjöds BRAGI av brittiska amiralitet till försäljning.

1949 såldes BRAGI till Bergen i Norge för att byggas om till passagerarfartyg. Fartyget fick då en överbyggnad av aluminium. BRAGI klassades för norsk fjordfart.

Inköpet av BRAGI till Sverige

1950 blev BRAGI svenskt. Köpeavtal träffades 27 mars 1950 i Bergen mellan disponent Karl J. Karlsen, Bergen, som säljare, och Per-Walter Sandeberg, Göteborg, som köpare.

Priset var 500 000 kronor och köpet finansierades genom län i Göteborgs Bank på 450 000 kronor. Återstoden betalade Sandeberg med egna medel.

Flaggskifte skedde i Bergen. I en skrivelse till Kungl. Kommerskollegium daterad 24 april 1950 anhöll Per-Walter Sandeberg om registrering av fartyget. Fartygets namn skulle vara ÅLÄNNINGEN med hemort Göteborg.

ÅLÄNNINGEN

När fartyget lämnat Bergen 30 april 1950 fick man brand ombord i maskinrummet. Branden släcktes och fartyget fördes till Oskarshamns varv för reparation.

Den 12 juli skulle ÅLÄNNINGEN sättas i trafik mellan Stockholm och Mariehamn. Under resan från Oskarshamn till Stockholm fick ÅLÄNNINGEN maskinhaveri och trafikstarten fick uppskjutas.

I början av augusti kom så trafiken igång. ÅLÄNNINGEN gick från Stadsgrändskajen kl. 07.30 och återvände kl. 22. Då hade resenärerna kunnat tillbringa knappt fem timmar i Mariehamn.

ÅLÄNNINGEN hade nu två motorer och gjorde 18 knop vilket innebar att resan mellan Stockholm och Mariehamn tog fem timmar.

ÅLÄNNINGEN annonserades som Stockholms snabbaste passagerarfartyg, båten är som en lustjakt, hette det i annonserna. Båtens bar rekommenderades särskilt.

Ett problem var att pass erfordrades för resor till Åland. Resenärerna uppmanades att skaffa pass i god tid.

Turerna återupptogs sommaren 1951. Man kan anta att trafiken inte var så lönsam eftersom fartyget efter säsongen 1952 flyttades till västkusten.

Marstrandsbolaget

Per-Walter Sandeberg var en man med idéer. Han drev Paddanbåtarna och Paddans Resebureau i Göteborg och engagerades i Marstrands Rederi AB genom Hans Hansson, "Kapten Bötja", som bland annat var verkställande direktör i Sjöräddningssällskapet. Hösten 1951 kom Sandeberg in i Marstrandsbolagets styrelse.

När Bertil Skanse avgick som verkställande direktör i januari 1952 ersattes han av Per-Walter Sandeberg.

När Marstrandsbolaget sommaren 1952 behövde en ersättare för MARSTRANDSJORDEN kunde Sandeberg nu erbjuda sitt eget fartyg, ÅLÄNNINGEN.

17 maj 1952 inkom till Fartygsregistret anhållan om namnändring och 19 maj 1952 utfärdades nationalitets- och registreringscertifikat för GAY VIKING med hemort Lysekil.

Varför GAY VIKING?

Varför fick Sandebers fartyg nu detta namn?

Sandebers fartyg ingick i en serie brittiska motorkanonbåtar av vilka fem byggdes om för att transportera kullager från Sverige till Storbritannien. Lastförmågan var 40 ton.

Brittiska flygindustrin kom under andra världskriget att lida brist på kullager av god kvalitet. Sådana tillverkades av Svenska Kullagerfabriken i Göteborg.

De fem fartygen sattes under handelsflagg och bemannades av Ellerman's Wilson Line. Wilson hade sedan 1840-talet gått mellan Hull och Göteborg.

Under stor hemlighet kom de ombyggda motorkanonbåtarna till Lysekil där de viktiga kullagren lastades. För att undgå tyska sjö- och luftstridskrafter gick resorna nattetid under mörka höst- och vintermånader och ofta i regn och tjocka. Som navigationshjälp hade man en primitiv radar. De fem kullagerbåtarnas resor påbörjades hösten 1943 och avslutades våren 1945.

Ett av dessa fartyg hette GAY VIKING. Namnet hämtades från John Bunyans roman *A pilgrims voyage*.

GAY VIKING:s sista resa gjordes 5 februari 1945. Tre av fartygen lämnade samtidigt Hunnebostrand där de lastat kullager.

Efter några timmars resa, ute på Skagerack, rådde ett av fartygen ramma GAY VIKING vars skrov blev svårt skadat. Fartyget sjönk på stort djup sedan besättningen låtit en sprängladdning



GAY VIKING på Öresund när fartyget tillhörde Viking Baalene och trafikerade linjerna København Havnegade-Landskrona/Helsingborg. Foto C G Nyström

detonera ombord. Risken var annars stor att den värdefulla lasten skulle komma i orätta händer. Varken fartyget eller lasten bärgades.

Därmed slutade kullagerbåten GAY VIKING:s historia medan namnet levde vidare på kusten.

Sandebers fartyg var visserligen ett systerfartyg till GAY VIKING men man kan förmoda att han utnyttjade namnets goodwillvärde när han gav sitt eget fartyg namnet GAY VIKING med hemorten Lysekil. Det var bara sju år efter att den "riktiga" GAY VIKING lämnade kusten.

I trafik för Marstrandsbolaget

GAY VIKING sattes i trafik pingstafton 31 maj 1952. Enligt försommarturlistan gick GAY VIKING onsdagar och lördagar från Göteborg kl. 10 och från Marstrand 17. Resan tog 1 tim. 50 minuter.

Söndagar gick GAY VIKING från Göteborg 07.50 och anlöpte Marstrand, Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Fiskebäckskil, Lysekil och Smögen med ankomst Gravarne 13.45. Återresan startade 15.30 med ankomst Göteborg 21.15.

Från fredag 20 juni utökades turerna med GAY VIKING mellan Göteborg och

Marstrand vardagar (måndag till lördag) med samma avgångstider.

Söndagar gick nu GAY VIKING på expressrut från Göteborg till Hovenäset och åter.

Sommarturlistan 1952

Marstrandsbolagets sommarturlista började 1 juli. Denna turlista liknade ingen av de föregående men det var också den sista med ett traditionellt utbud. Det var också sista sommaren som Marstrandsbolagets alla fartyg gick i kusttrafiken men där de flesta fartygen också bytte turer med varandra.

GAY VIKING:s turer vardagar mellan Göteborg och Marstrand fortsatte som tidigare och söndagar annonserades GAY VIKING alternativt ALBREKTSUND på en tur från Göteborg till Hovenäset och åter med anlop av Marstrand, Skärhamn, Käringön och Lysekil.

De flesta söndagar var det ALBREKTSUND som utförde turerna för GAY VIKING hade fått annat att göra.

Heldagskryssningar

Den bärande idén var att förlänga GAY VIKING:s reguljära turer mellan Göteborg och Marstrand med en kryssning runt Tjörn. Planerna presenterades i Göteborgs Handels och Sjöfartstidnings semesternummer 30 maj 1952.

Heldagskryssningar i Bohuslänska skärgården är en nyhet som lanseras av GHT tillsammans med Marstrands Rederi AB.

Helt oblygt fortsätter texten:
GAY VIKING är ett kryssningsfartyg som

under kriget vunnit ryktbarhet genom den djärva trafiken mellan England och Lysekil. På skorstenen kommer GHT:s märke vikingskeppet att föras. Farten kan drivas upp i 20 knop. Lättare matsvivering finns ombord.

Tanken var att kryssningarna skulle gå tre å fyra dagar i veckan. Från Marstrand skulle resan gå innanför Tjörn till Skäpesund där "resenärerna skulle få smaka ostron tagna direkt ur havet". I Mollösund skulle det bli "tillfälle att bada och ta en titt på fiskeläget". Resenärerna kunde även stanna i Marstrand och ta en senare båt därifrån till Göteborg.

Tyvärr inbjöd inte vädret sommaren 1952 till så många kryssningstillfällen. Söndagar i juli gjorde GAY VIKING kryssningar men då medurs runt Tjörn. Ombord fanns "förstklassig dragspelsmusik" Resenärerna utlovades "strandhugg på en vänligt sinnad ö med dans på bryggan" och även uppehåll för bad.

I Öresundstrafik

När höstturlistan började 1 september 1952 fanns inte GAY VIKING längre med. Efter ytterligare en förlustsommars antog Marstrandsbolaget en höstturlista som mera svarade mot efterfrågan.

I likhet med MARSTRANDSBJORDEN sattes även GAY VIKING i Öresundstrafik mellan Landskrona och Köpenhamn. Inköpstrafiken över sundet underlättades när passfrihet mellan de nordiska länderna infördes 12 juli 1952.

Danskarna reste gärna till Sverige för att handla varor som man led brist på.

Skåningarna reste till Danmark för att ha trevligt, gå på Tivoli och Zoo.

Efter sommarsäsongen 1953, då LYSEKIL och BOHUSLÄN som vanligt gick mellan Göteborg och Gravarne, byggdes båda fartygen om vid Uddevallarvet för trafik i Öresund.

Den 7 november 1953 sattes LYSEKIL i trafik mellan Landskrona och Köpenhamn, inhyrd av AB Sundfart. 9 januari 1954 sattes BOHUSLÄN in på linjen Helsingborg-Köpenhamn.

Fartygets vidare öden

Våren 1953 kunde Sandeberg inte längre betala länet i Göteborgs bank. GAY VIKING såldes därför på exekutiv auktion 6 maj 1953 och inropades av banken genom AB Aspasia för 100 000 kronor. Efter en tid såldes fartyget av banken för 182 000 kronor till Rederi AB Hamneskär i Göteborg. Bakom detta rederi stod - Per-Walter Sandeberg. Fartygets hemort var Landskrona.

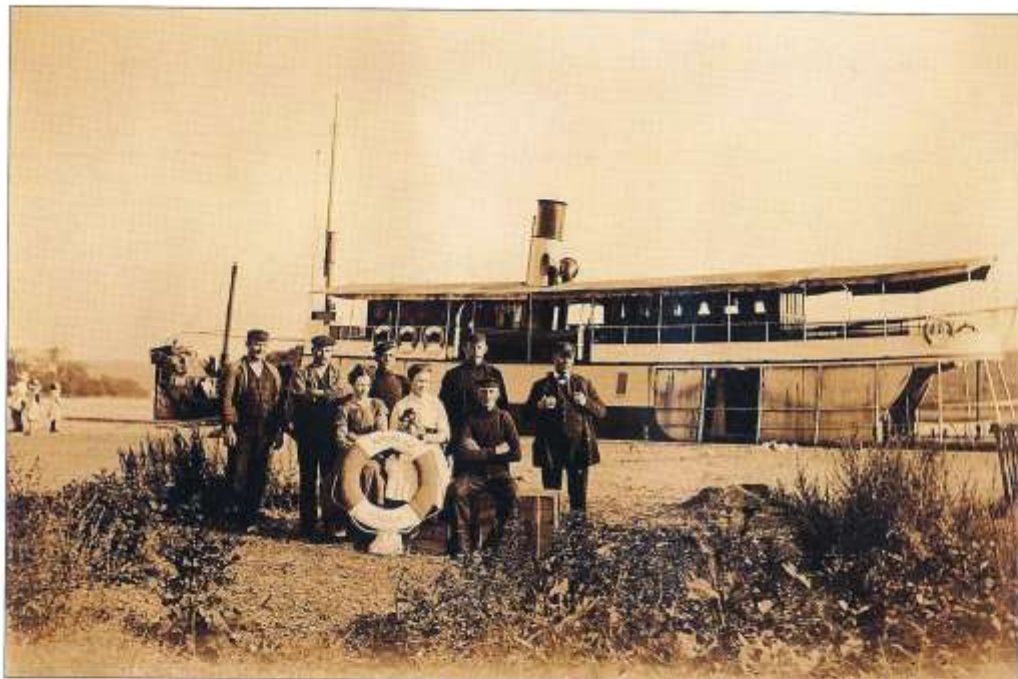
Fartyget fortsatte sin trafik på Öresund och efter säsongen 1954 såldes GAY VIKING av Rederi AB Hamneskär.

GAY VIKING fortsatte att trafikera linjen Landskrona - Köpenhamn för olika ägare. De ursprungliga motorerna som orsakat så mycket bekymmer ersattes av Volvo Pentamotorer.

1968 såldes fartyget till Danmark. Motorerna togs ur skrovet och fartyget låg upplagd i flera danska hamnar innan det hamnade i Köpenhamn. Där sjönk det till slut och ärsköftet 1989/90 bärgades resterna med grävmaskin.

INGVAR KRÖNHAMN

Ångaren NORDRE ÄLF på Nordre älv



För ett tag sedan fick jag tag på (köpt för ett aningen högt pris!) denna i mitt tycke trevliga och intressanta ångbåtsbild. Eftersom ångaren NORDRE ÄLF (ibland stavades namnet NORDRE ELF) mer än väl borde platsa inom denna tidskrifts ämnesområden, tyckte jag att det kunde vara lämpligt att visa detta gamla vykort.

Efter förfrågan hos en del av mina båtologikamrater, och vid notering av hur solen står, så är gissningen att NORDRE ÄLF här ligger vid en brygga i Kungälv vid Nordre älv. Det är Bohus fästning som skymtar i bakgrunden.

Besättningen har ställt upp för fotografens kamera, och jag förmodar

att de båda männen till vänster tillhörde maskinpersonalen. Fartygets kapten bör vara den stolte herren längst till höger.

I knät på en av de två kvinnorna i besättningen kan man notera en liten hund. I bakgrunden, ombord på fartygets fördäck verkar det stå en uniformerad herre. Det är kanske ångarens

Remfabriken – årets industriminne

På Ävågen 15 vid Mölndalsån i stadsdelen Gårda, i centrala Göteborg, finns en fabrik där nästan ingenting har förändrats sedan förra sekelskiftet. Fabriken ser fortfarande ut som vilken fabrik som helst i början av 1900-talet.

Sannolikt är Göteborgs Remfabrik den bäst bevarade arbetsplatsen från denna period i hela Skandinavien. Det märkliga är att yrkeskunskapen levde kvar och maskinerna hölls igång så länge, trots att världen runt omkring förändrades.

På fabriken vädades drivremmar. Från början drevs hela Remfabriken av en enda ångmaskin. Den ersattes av en elmotor redan 1914. Intressant är kraftöverföringen genom axlar i taket och drivremmar till fabriken alla maskiner.

Tillverkningen av remmar pågick ända fram till nedläggningen 1977. Personalen stängde av maskinerna och gick hem, och precis så som fabriken såg ut då, ser den ut idag.



Foto Einar Brodin

Fabriken är numera ett arbetslivsmuseum som drivs av Föreningen Göteborgs Remfabrik. Det är ett levande museum där maskinerna fortfarande fungerar och används.

Årets industriminne

Svenska Industriminnesföreningen som främjar det industriella kulturarvet, har för 2012 utsett Göteborgs Remfabrik till "Årets industriminne". Utmärkelsen överlämnades under en festlighet på Remfabriken den 25 november av Thomas Martinsson, kommunalråd och ordförande i kulturnämnden i Göteborg.

Besök Remfabriken!

Göteborgs Remfabrik är öppen för besökare helgfria måndagar 17.30–19.30 samt andra söndagen i månaden mellan 11 och 14.

Guidad visning sker måndagar kl. 18 och söndagar kl. 12. Adressen är Ävågen 15 "på Gårda" (spårvagn till Ullevi Södra).

Remfabriken har också en museibutik med bland annat egentillverkade speisar, band och snörmakerier.

INGVAR KRONHAMN

maskinchef ("mäster"), eller är det helt enkelt en vanlig passagerare.

Det skulle vara väldigt roligt, om någon av läsarna kunde identifiera en eller flera av personerna på denna besättningsbild!

Det fotografiskt framställda vykortet saknar på baksidan tyvärr helt noteringar, gällande fotograf, adressat eller andra "ledtrådar", men jag skulle gissa, att vykortet skulle kunna ha tillkommit omkring 1910.

NORDRE ÄLF var byggd 1898 på

Thorskogs varv för trafik mellan Göteborg, Kungälv och Kornhall. Ägare var Ångbåts AB Inland i Kungälv. 1918 fick ångaren namnet ROLLO, och året därpå såldes den till norrlandskusten, namnändrad till ÖRSKÖLDSVIK. Där gick ångaren under flera år i kust- och skärgårdstrafik, bland annat till Ulvön.

1940 såldes ångaren till Tjörns Omnibus AB och fick namnet HAKEFJORD III för att sättas i trafik mellan Stenung-

sund och Höviksnäs på Tjörn. Den motoriserades 1951.

Sedan Tjörnbroarna kom till sommaren 1960 blev HAKEFJORD III arbetslös och byggdes senare om till bilfärja. Som ELLOSFARIAN kom den 1962 i trafik mellan Ellös och Rågärdsvik.

1997 byggdes fartyget om till flytande arkitektkontor för norska ägare. Sedan dess ligger det i Oslo hamn med namnet KRONPRINSEN.

RAGNAR MAGNANDER

FRAMNÆS – nybygdg färja

År efter år kom våra norska ångfärjevänner och reste med FÄRJAN 4 på de historiska hamnturerna. Medan övriga passagerare andäktigt lyssnade till guidens beskrivningar av hamnområdet gick Trond Myrbaug och Arne Lannerstedt omkring och mätte och antecknade.

Trond skulle låta bygga en färja hemma i Norge med Arne som kulturell rådgivare. För den som inte känner Arne kan vi avslöja att han var ivrig pådrivare till bevarandet av ångaren BOHUSLAN 1965.

I somras var färjan FRAMNÆS färdig! En lokalfärja för hamnen i Kristiansund, där en gång föregångaren med samma namn hörde hemma.

"Nya" FRAMNÆS är en helt nybyggd färja och ingen exakt kopia av föregångaren som byggdes 1908 i Moss för trafiken mellan Oslo och Bygdøy. Denna färja, FRAMNÆS 3, drevs först av en motor men fick ångmaskin 1912.

På grund av ändrade driftförhållanden under första världskriget såldes denna färja 1916 till Kristiansund där den gick i trafik till 1951.

När gamla FRAMNÆS skrotades togs en del detaljer till vara som nu kunnat återanvändas i nybygget. Det gäller inte minst ångmaskinen som efter renovering nu insatts i nya FRAMNÆS tillsammans med en nyttilverkad ångpanna.

Ångmaskineriet är inte i funktion utan färjan drivs av en Volvo Penta dieselmotor. Färjan gör 7 knop och tar 47 passagerare.

FRAMNÆS byggdes vid Klevset Båt & Industriservice i Halsanaustan. Bygget påbörjades 2007, sjösättningen ägde rum



Ångbåten Nr 4 2012

1 augusti 2011 och leveransen den 1 juni 2012.

Skrovet är helsvetsat av stål och lika i båda ändar. Det är både längre och bredare än förebilden. Dessutom är frihorder högre. Längden är 17,25 m och bredden 5,20. Mallade djupet är 2,20 m.

FRAMNÆS ägs av Stiftelsen Framnæs medan driften överläts på Sundbårvesenet, den kommunala båttrafiken i Kristiansunds hamn. Båttrafiken har traditioner från 1876 då den första ångbåten sattes i trafik. "Sundbåten" är en institution i Kristiansund och har en egen vänförening.

Trots att broar har byggts mellan öarna har båttrafiken fortsatt genom åren. Från centrum på Kirkelandet går båtarna till Inlandet, Nordlandet, Gomalandet och tillbaka till centrum, en rundtur på 17 minuter.

FRAMNÆS kommer att sättas in på linjen vid vissa tillfällen, speciellt sommartid, liksom i beställningstrafik.

Inredningen i teak och ek har anpassats för beställningstrafik med bord för servering. Färjan har dessutom försetts med vacuumtoilet.

INGVAR KRONHAMN

Övre bilden: Färjan FRAMNÆS vid invigningen i Kristiansund den 17 juni 2012.

Foto Arne Lannerstedt

Nedre bilden: Ena styrhytten med salongen tvärsnittsskott.

Foto Arne Lannerstedt

Ångbåten Nr 4 2012

KYSTEN åter i Tønsberg



KYSTEN möter ångaren BOHUSLAN utanför Tønsberg 22 juli 1975. Foto Dag Almén

Norska kustångaren KYSTEN kom tillbaka till Tønsberg 15 augusti efter nio år i torrdocka på Bredalsholmen Dokk og Fartøyverncenter utanför Kristiansand.

När KYSTEN 2003 föe egen maskin gick till varvet planerade man reparationer för omkring 4 miljoner kronor. Bordläggningen var emellertid i sämre skick än väntat och sluträkningen landade på 25 miljoner!

Ännu återstår en del inredningsarbete och förhoppningen är att ångaren skall komma i trafik igen 2015.

KYSTEN byggdes 1909 vid Trondhjems mekaniske verksted för Namsos Dampskipselskap. Ångaren gick i många år med gods och passagerare mellan Trondheim och Namsos.

Efter andra världskriget moderniserades och förlängdes KYSTEN. Då försågs även ångpannan med oljeeldning, 1951 kom ångaren åter i trafik. KYSTEN blev rederiets sista ångare och såldes 1964.

Inför Tønsbergs stads 1000-årsjubileum 1971 bildades A/S Jubileumsskipet och efter en insamling kunde man köpa ångaren som därefter gjorde turer i skärgården runt Tønsberg.

1975 var BOHUSLAN i Tønsberg på ett improviserat ångbåtsmöte där vi mötte de norska ångarna KYSTEN och BERØYSUND. 1976 var KYSTEN i Göteborg på det första Veterångfartygsmötet.

KYSTEN har en ångmaskin på 440 indikerade hästkrafter. Ångarens längd är 45,11 m, bredden är 6,43 m.

INGVAR KRONHAMN

Båtar runt omkring

Ny båt till Gullholmen

Käringötrafiken AB har beställt en ny passagerarbåt vid Djupviks Varv på Tjörn för leverans i juni 2013. Den nya båten blir en modifierad version av STRÖMSTIERN, som levererades till rederiets Käringölinje i januari 2007.

Nybygget, som blir några meter kortare, får dimensionerna 24 x 6,5 m och utformas för att få bättre isgående egenskaper än sin halvsysster.

Fartyget får två akterpropellrar som var och en drivs av Scania's nya 13-litersmotor. Kapaciteten blir 150 passagerare. Skrovet byggs i stål vid Riga Shipyard och fartyget kommer att färdigställas vid Djupviks varv.

Vid sommartidtabellens start den 16 juni 2013 läggs Käringölinjen om från Hälleviksstrand till en nybyggd terminal vid Tuvesvik, varifrån trafiken till Gullholmen utgår sedan många år tillbaka. Den nya terminalen byggs av Orust kommun medan Västtrafik står för terminalbyggnad.

Med det nya trafikupplägget är avsikten att en båt skall klara trafiken från Tuvesvik till både Gullholmen och Käringön, förutom sommartid när två båtar behövs.

Gamla YLVA såld

Käringötrafiken har sålt YLVA AF KÄRINGÖN till Köpenhamn. Köparen har för avsikt att bygga om YLVA till bostad. Synd på ett vackert fartyg med bra isgående egenskaper men som tyvärr blev utdömt när Västtrafik ställde krav på två akterpropellrar vid senaste



YLVA i botten på Käringö 23 juni 2004. Foto Gunnar Söderberg

upphandlingen inför trafikstarten hösten 2006.

Gamla YLVA byggdes 1951 i Holland för Styrsöbolaget och var en vidareutveckling av de isgående 1930-talsbåtarna DISA och VESTA. YLVA fick i sin tur stå förebild när Waxholmsbolaget skulle beställa nya isgående båtar i mitten av 1960-talet, varvid Styrsöbolaget lånade ut konstruktionsritningarna.

Detta resulterade i de tre förstörade båtar som kom att kallas Ö-båtarna och

fick namnen TYNNINGÖ, RAMSÖ och SKARPO. De byggdes i Kristinehamn 1964-1965. De två sistnämnda går fortfarande i vintertrafik för Waxholmsbolaget, men tillhör numera andra rederier.

YLVA trafikerade södra skärgården fram till våren 1984 när fartyget hyrdes ut till Käringötrafiken. Isvintern 1985 återkom YLVA till södra skärgården och såldes därefter i juni 1985 till Käringötrafiken. Sedan januari 2007 har YLVA legat upplagd vid Djupviks Varv.

Ångbåten Nr 4 2012

Upprustade Styrsöbåtar

FROJA har under hösten fått ny passagerarinredning som omfattar nya mattor och stolar samt uppsnygning av inredningsdetaljer. Övre salongen har kompletterats med kaffeautomat och salongen på huvuddäck har fått bättre plats för handvagnar och rullstolsburna samt fler äldreplatser.

Styrsöbolagets "nya" YLVA som trafikerat södra skärgården sedan hösten 1989 fick under december installerat en ny huvudmotor vid Ö-Varvet på Öckerö. Liksom tidigare är den nya motorn en Caterpillar V8. Den nya motorn av typen 3508C ger en effekt av 1014 hkr.

GUNNAR SÖDERBERG

Nytt däck på TRAFIK i Forsvik

Ångaren TRAFIK av Hjo låg under hösten vid Forsviks varv för att byta en del av det övre däck, från styrhytten och akterut. Totalt gick däckbytet på en halv miljon kronor.

HERBERT tubar om ångpannan

Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås som driver ångbåten HERBERT på sjön Mjörn kommer i vinter att tuba om ångpannan.

Ångbåt på sjön Aspen

Lördag och söndag, 1 och 2 september, gick ångbåten SVANEN i trafik mellan Lerum och Jonsered. Trafiken var ett samarbete mellan Lerums och Partille kommuner och bekostades av projektpengar från Västra Götalandsregionen.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2012

STENA DANICA vid Stenpiren



Från Harry Honkanen fick vi denna bild och han undrade när den var tagen.

Vi ser den andra STENA DANICA, den som byggdes 1969 och "döptes" 30 juni 1969 av Inger Nilsson som i flera filmer spelade Pippi Långstrump. Färjan sattes i trafik mellan Göteborg och Frederikshavn 1 juli 1969. Den såldes 1974.

Men Stenafärjorna flyttade från Stenpiren redan i maj 1972 då Masthuggsterminalen togs i bruk.

När kom då ångaren BOHUSLAN tillbaka till Stenpiren? Det hör till saken att ångaren de första åren låg vid Östra Frihamnsbryggan. Den nuvarande kajplatsen vid Stenpiren användes då av

Öckeröbolagets passagerarfartyg som trafikerade Göteborgs norra skärgård. Med säsongen 1970 fick BOHUSLAN åter tillgång till Stenpiren.

Låt oss så betrakta BOHUSLAN lite närmare. Akterdäckets fönster är ännu inte bytta. Det skedde vintern 1970-71.

Så har vi då ringat in det är bilden togs, 1970!

Vi får anta att prämen med fartygssktioner som ligger vid Götaverken inte är MONARDA som lossade sista lasten i Göteborg i mars 1971 och därefter skars ned till prämen.

Tack till alla som deltagit i jakten!

INGVAR KRONHAMN

Jagarpropellrar

På piren vid Eriksberg, där ostindiefararen GÖTHEBORG låg efter sjösättningen 2003, ligger två vackra trebladiga bronspropellrar med väldigt stor stigning. Att de tillhört ett snabbgående fartyg är helt uppenbart.

Det är jagaren SMÅLANDS båda propellrar som här funnit en plats sedan Maritiman genom Göteborgs kulturförvaltning deponerat dem hos Alvstranden Utveckling AB, i första hand fram till 2032 men med möjlighet till förlängning. Varje propeller väger 6,7 ton. Det skall tilläggas att jagaren SMÅLAND en gång byggdes vid Eriksbergs varv. En informationstavla kommer snart på plats.

Men varför sitter de båda propellrarna inte kvar på jagaren SMÅLAND? Jagaren ligger ju som bekant som museiföremål vid Göteborgs Maritima Centrum vid Packhuskajen, "Maritiman".

Även om de flesta fartygen vid Maritiman sällan går till sjöss behöver de underhållas och någon gång även besöka en flytdocka för kontroll av skrovet under vattenlinjen.

Efter det tidigare varvsbesöket 1998 var det 2011 dags för ett nytt varvsbesök för jagaren SMÅLAND. Inför bogseringen till Götaverken Cityvarvet 3 november befanns att propellrarna låg nästan en meter nere i bottenlammet. Det var med andra ord svårt att få loss jagaren från sin ordinarie tilläggsplats.

Att få tillbaka SMÅLAND till Maritiman skulle vara nära nog omöjligt. Därför togs det drastiska beslutet att ta bort propellrarna under varvsbesöket.



Jagaren SMÅLANDS propellrar ligger numera på Eriksberg där jagaren en gång byggdes. Foto Ingvar Kronhamn

24 november bogserades SMÅLAND tillbaka från Cityvarvet efter högtrycks tvättning, tjockleksmätning, kontroll av bordgenomföringar och miljösäkring, men utan propellrar.

Jagaren SMÅLAND kölsträcktes 1951 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad. Sjösättningen ägde rum 23 oktober 1952 och leveransen 12 januari 1956.

Det skall tilläggas att systerfartyget HALLAND byggdes samtidigt vid Götaverken. Efter avrustning 1982 såldes HALLAND 1988 till Spanien för uppbyggnad.

De båda fartygen var 121 meter långa,

bredden var 12,6 m. Deplacementet var enligt uppgift 3344 ton. Såväl skrov som påbyggnader byggdes av stål.

För framdrivningen svarade två ångpannor på 40 bar som levererade ånga till två de Laval ångturbiner på tillsammans 58 000 hästkrafter. Högsta fart uppges ha varit 35 knop men så är ju skrovet också mycket slankt och formfulländat.

Jagaren SMÅLAND togs ur tjänst 1979 och utrangerades 1 juli 1984. 1987 överlämnades jagaren av Marinen till Göteborgs Maritima Centrum,

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 4 2012

Inbyggnaden av akterdäcket



Ångaren BOHUSLÄN vid Packhuskajen närmast Lilla Bommen med barken VIKING i bakgrunden. Det var här BOHUSLÄN låg under utställningen i augusti 1965. Foto från Christer Eliasson

Om vi jämför ångaren BOHUSLÄNS utseende på bilden med dagens är det främst fönstren i det inbyggda akterdäck som skiljer dem åt.

När BOHUSLÄN avslutade sommarsäsongen på kusten 1953 gick ångaren till Uddevallavarvet för att byggas om för fortsatt trafik på Öresund.

Akterdäcket hade fram till dess varit lastdäck. Godset fördes på landgångar genom portar i brädgångens båda sidor. Det fanns även soffor utmed sidorna liksom livbåtslårar.

Över aktersalongen, under huvud-

däcket, fanns ett skylight liknande det som sitter över matsalen.

Trappan till övre däck omgavs tidigare av skott med dörrar till det öppna akterdäcket. Skott och dörrar revs vid ombyggnaden. Man kan ännu ana spåren efter detta skott.

Inför trafiken på Öresund byggdes det öppna akterdäcket in för att fungera som serveringsutrymme med pentry och tvärställda bord samt soffor klädda med röd galon. I de ljst grönmålade skotten placerades fönster med plexiglas.

När Sällskapet Ångbåten tog över

BOHUSLÄN 1965 var inredningen på akterdäck bara 12 år gammal. Den fick göra tjänst ännu några år trots att plasten i fönstren krackelerat.

Efter säsongen 1970 förhalades BOHUSLÄN till Lindholmens varv där akterdäcket rensades från inredning och plexiglasfönster.

Nya fönster sattes in av tjockt och riktigt glas. De nya fönstrens form överensstämde med det tidigare öppna akterdäckets profil. Tanken var att återge känslan av ett öppet akterdäck. Därför skulle inte heller fönstren förses med gardiner.

Sedan BOHUSLÄN åter förhalats till Stenpiren började arbetet med att inreda det nya utrymmet.

De vitmålade masonitskivorna i taket revs ner. Taket, som under masoniten var täckt med decenniernas lager av linolja och lack, skrapades ned och lackades. Däcksbalkarna målades krämvita. De tidigare lampkuporna ersattes med stilrena armaturer, ursprungligen avsedda för Svenska Lloyds båda passagerarångare SUECIA och BRITANNIA.

Att återställa akterdäcket i ursprungligt skick, som lastutrymme, var uteslutet. En ideologisk debatt bröt ut i Sällskapet Ångbåten om detta, något som bland annat gav upphov till den målsättning för Sällskapet Ångbåten som några år senare utarbetades.

Resultatet av akterdäckets ombyggnad blev det något rustika utförande som vi ser idag även om avsikten var att inredningen skulle ansluta till första-klassinredningen på övre däck.

INGVAR KRONHAMN

Aktersalongen

Ångaren GÖTEBORG

Från vår medlem Sture Håkansson i Mölbycke har vi fått detta foto av ångaren GÖTEBORG på väg norrut i Sotekanalen. Bilden är tagen någon gång i början av 1950-talet.

Jag är född och uppvuxen i Hunnebostrand och minns ännu några av de ångbåtar som då trafikerade kusten. Vissa söndagseftermiddagar på sommaren var speciellt trevliga eftersom ångarna GÖTEBORG och OSLO då brukade mötas i Hunnebostrand. Ibland hände det att ytterligare någon båt låg inne samtidigt, bland andra ROBERT THORBURN.

Allt var kanske inte bättre förr, men en hel del var trevligare!

STURE HÅKANSSON



Hälsningar från Ostfriesland

Från våra medlemmar Sibylle och Günter Fette i Leer i Ostfriesland i tyska Niedersachsen har vi fått en hälsning med foton av den modell av ångaren BOHUSLÄN som Günter byggt.

Vi tackar och hoppas att resan till Härön i somras var till glädje för Sibylle och Günter!

RED.



Annonser

Unikt tillfälle! MODELL AV "STORA STYRSÖ"



Passa på att bli ägare till denna fina modell av SS STYRSÖ i originalutförande.

Modellen av SS Styrso är tillverkad i metall, plast och trä med många dekorativa och välgjord detaljer.

En riktigt fin modell för den kräsne. Modellen är i skala 1:48 (67 cm).

Leverans beräknas under hösten. Ca 3 mån från order.

Priset är 9.750,- inkl moms. Leverans fritt Göteborg.

Bekräfta din beställning genom att betala

en knapp 1/3 del av priset i förskott 3.000,-

Plusgiro 503250-2, eller Bankgiro 556-8431

båda tillhörande SWEDTRAM AB.

Telefon 0708/211201 eller 0708/176180

Mer info www.arbores.nu

Modellen på bilden är en prototyp. Smärre korrigeringar kommer att göras för att bli exakt som originalet

Akterspegeln



*Duktiga och glada tjejer i maskin: Eva Helmersson och Gunilla Rietz.
Foto Lars-Olof Hansson*